

第7章 成果指標

ここでは、新潟市地域公共交通計画の成果指標を基本方針ごとに設定します。

基本的な方針 多核連携型のまちづくりを支える交通戦略

成果指標 鉄道・バス・タクシーの交通手段分担率増加

公共交通網を維持するとともに、都心方面を結ぶ公共交通の輸送サービスの強化などを行うことにより、鉄道・バス・タクシー等の交通手段分担率を増加させます。

【指標】 鉄道・バス・タクシーの交通手段分担率増加

6.4% (2022年度) → 6.6% (2028年度)

【目標値設定の考え方】

鉄道・バス・タクシーの交通分担率は、バスシステムや区バス・住民バスをはじめとするこれまでの取り組みの成果として、過去6年間で増加傾向にあり、この傾向を維持できた場合の見込み値が6.6%となることから、公共交通網の維持と交通結節点の整備、都心方面を結ぶ公共交通のサービスの強化などを実施し、この数値を上回ることを目標値とします。

■現状値と目標値

	2022年度(現状値)	2028年度(目標値)
鉄道・バス・タクシーの交通手段分担率	6.4%	6.6%

基本的な方針 都市の活力と拠点性を強化する交通戦略

成果指標 広域的な交通インフラの利便性の向上

駅前広場の整備や、主要拠点へのアクセス改善を重点的に取り組むことにより、「新潟港、新潟空港、新潟駅、高速道路などの広域交通インフラの利便性が以前(1~3年前)と比べて向上していると思う市民の割合」を増加させます。

【指標】 広域的な交通インフラの利便性が向上していると思う市民の割合増加

31.1% (2022年度) → 35.6% (2026年度)

【目標値設定の考え方】

新潟市総合計画の指標に設定されており、整合を図るため同じ目標値とします。

※ 最終年次目標値は2027年度に改めて設定します。

■総合計画における現状値と目標値

	2022年度(現状値)	2026年度(目標値)
広域的な交通インフラの利便性が向上していると思う市民の割合	31.1%	35.6%

基本的な方針

まちなかの賑わいを創出する交通戦略

成果指標

都心軸主要ポイント合計の歩行者交通量の増加

「都心アクセスの強化」、「広域交通と連携強化」を図ることにより、郊外・市、県外・国外から都心部への導線を確保するとともに、「都心部の移動円滑化」を図ることにより、まちなかの賑わい創出の一翼を担います。

都心部での移動円滑化としては、都心部への通過交通抑制に資する道路整備、道路空間の再構築・利活用を実施し、多様な手段による回遊性の向上、交通手段間の結節強化を図ることにより、都心軸主要ポイント合計の歩行者交通量を増加させます。

※P36 図「中心市街地の歩行者通行量の推移」より 2021 年の歩行者通行量は合計 9.3 万人となっているが万代周辺「伊勢丹前」が下記に含まれていないため値が異なっている。

【指標】 都心軸主要ポイント合計の歩行者交通量の増加

81,760 人/日 (2021 年度) → 89,460 人/日 (2026 年度)

【目標値設定の考え方】

新潟市総合計画の指標に設定されており、整合を図るため同じ目標値とします。

※ 最終年次目標値は 2027 年度に改めて設定します。

■総合計画における現状値と目標値

	2021 年度(現状値)	2026 年度(目標値)
都心軸主要ポイント合計の歩行者交通量	81,760 人/日	89,460 人/日

基本的な方針

暮らしを支えるモビリティを地域で育む交通戦略

成果指標

「区バス」「住民バス」「エリアバス×タク」の利用者数増加

「区バス」「住民バス」「エリアバス×タク」の利便性向上に資する施策や公共交通の利用促進を図り、「区バス」「住民バス」「エリアバス×タク」の利用者数を増加させます。

【指標】 区バス・住民バス・エリアバス×タクの利用者数増加

464,433 人/年 (2021 年度) → 521,000 人/年 (2026 年度)

【目標値設定の考え方】

新潟市総合計画の指標に設定されており、整合を図るため同じ目標値とします。

※ 最終年次目標値は 2027 年度に改めて設定します。

■総合計画における現状値と目標値

	2021 年(現状値)	2026 年(目標値)
区バス・住民バス・エリアバス×タクの年間利用者数	464,433 人/年	521,000 人/年

基本的な方針**みんなで築き上げる交通戦略****成果指標**

**自家用車に頼らなくても移動しやすいと感じる市民の割合増加
「区バス」「住民バス」「エリアバス×タク」の利用者数増加**

モビリティ・マネジメントや高齢者おでかけ促進事業などのほか、すべての施策を総合的に取り組むことにより、自家用車に頼らなくても移動しやすいと感じる市民の割合を増加させます。

ただし、「自家用車に頼らなくても移動しやすいと感じる市民の割合」については、概ね4年ごとの調査であり、毎年度評価することができないため、調査未実施の年度では前方針の指標である「区バス」「住民バス」「エリアバス×タク」の利用者数にて評価することとします。

【指標】 自家用車に頼らなくても移動しやすいと感じる市民の割合増加

16.9%（2022年度）→ 19.0%（2026年度）

【目標値設定の考え方】

新潟市総合計画の指標に設定されており、整合を図るため同じ目標値とします。

※ 最終年次目標値は2027年度に改めて設定します。

■総合計画における現状値と目標値

	2022年度(現状値)	2026年度(目標値)
自家用車に頼らなくても移動しやすいと感じる市民の割合	16.9%	19.0%

【指標】 区バス・住民バス・エリアバス×タクの利用者数増加

464,433人/年（2021年度）→ 521,000人/年（2026年度）

【目標値設定の考え方】

新潟市総合計画の指標に設定されており、整合を図るため同じ目標値とします。

※ 最終年次目標値は2027年度に改めて設定します。

■総合計画における現状値と目標値

	2021年(現状値)	2026年(目標値)
区バス・住民バス・エリアバス×タクの年間利用者数	464,433人/年	521,000人/年